

El primer Ferrocarril y su Impacto en San José de Flores, Primeras Aproximaciones.

Mercuri, Cecilia, Camino, Ulises A. y López, Gabriel E. J.

Cita:

Mercuri, Cecilia, Camino, Ulises A. y López, Gabriel E. J. (2004). *El primer Ferrocarril y su Impacto en San José de Flores, Primeras Aproximaciones*. En *Miradas al Pasado desde Chivilcoy*. Chivilcoy (Argentina): Centro de Estudios en Ciencias Sociales y Naturales de Chivilcoy.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/ulises.adrian.camino/77>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/pY2d/ydo>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.
Para ver una copia de esta licencia, visite
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>.

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. *Acta Académica* fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

EL PRIMER FERROCARRIL Y SU IMPACTO EN SAN JOSÉ DE FLORES. PRIMERAS APROXIMACIONES

Mercuri, Cecilia, Camino, Ulises y López, Gabriel

Sección arqueología, ICA- FFyL, Universidad de Buenos Aires, 25 de Mayo 217, piso 3, (C1002 ABE) Buenos Aires, Argentina.

pixi@fibertel.com.ar, ulisesca@netscape.net, gabelope@yahoo.com

Introducción

El barrio de San José de Flores nunca tuvo una fundación. En 1806 se erigió en esos pagos el curato de San José, y en 1808 se hicieron los primeros remates de las tierras pertenecientes a don Ramón Francisco Flores. En un principio fue zona de quintas, las cuales fueron progresivamente alternando con casas de descanso de la elite de la ciudad de Buenos Aires.

Con la llegada del primer ferrocarril argentino al pueblo de San José de Flores en 1857, la estructura social y la fisonomía del pueblo cambiaron con un auge en la construcción de mansiones, casas de veraneo y fin de semana, pertenecientes a la elite porteña.

En 1888, Flores, junto con el barrio porteño de Belgrano, fue anexado a la Capital Federal, de esta manera continuó el proceso de expansión demográfica y comercial promovido con la llegada del ferrocarril. Cuando en 1923 fue electrificado el ramal ferroviario Once- Moreno este proceso se incrementó.

Actualmente el barrio y sus antiguas casas de descanso muestran un deterioro considerable (Aslan *et al.* 1988). Muchas casas y palacetes han sido destruidos sin respetar su status de APH (Área de Protección Histórica, Art. 5.4.12.15 APH 15, Ley de la Ciudad de Buenos Aires) con que muchas se encuentran protegidas, con el fin de instalar negocios allí. Las más afortunadas asoman bajo carteles de publicidad.

Como hace ya casi 200 años, las calles que marcan los límites del casco histórico del barrio son las avenidas de circunvalación: al norte, Avellaneda; al este, Boyacá-Carabobo; al sur, Directorio y al oeste, San Pedrito-Nazca (hay que recordar que en Rivadavia cambia el nombre de las calles). Dos de sus arterias principales presentan actualmente un contraste: sobre Avenida Rivadavia dominan el espacio confiterías y boutiques, pero sobre Avenida Nazca donde circula tránsito pesado, y los pequeños comerciantes de productos baratos tratan de sobrevivir, domina la suciedad y la inseguridad. Existen, sobre las calles interiores hoteles tipo pensiones, donde una familia entera convive en una habitación, albergues transitorios, talleres textiles de corte (legales e ilegales) donde los trabajadores (mayormente bolivianos y peruanos) viven explotados por sus empleadores. Los viejos caserones de familias de elite han sido reemplazados por edificios de propiedad horizontal, donde los metros cuadrados dan mayor rentabilidad.

No obstante, se nota una progresiva revalorización del barrio con hechos como la reforma de la plaza Pueyrredón (Gambier, 2003), proyectos como el de ampliación de la línea A de subterráneos (Diario La Razón. 2003; Rocha, 2003), la construcción de un corredor verde hacia el oeste (Celaya, 2001) y la puesta en marcha de circuitos turísticos y eventos

culturales organizados por la municipalidad. La proliferación de centros culturales municipales, reapertura de teatros (Teatro Flores) y la edición de gran número de publicaciones barriales parecen confirmar el supuesto de que los cambios son constantes y nada permanece en un determinado estado eternamente. Todo esto nos lleva a pensar que nos encontramos ante un refloreamiento del barrio de San José de Flores.

En este trabajo se presenta una primera aproximación a los cambios ocurridos en Flores desde 1806 hasta la actualidad teniendo en cuenta la evidencia arqueológica y el análisis de fuentes escritas. Más específicamente, nuestro principal objetivo es discutir los cambios que se desencadenaron en San José de Flores a partir de la llegada de medios de transporte (principalmente el ferrocarril) y la influencia que estos tuvieron en su desarrollo económico, social, espacial y cultural.

Con este objetivo en mente se recurrió a diferentes tipos de evidencia, gráfica y arqueológica.

La naturaleza de las fuentes gráficas utilizadas es variable, ya que se emplearon tanto de primera como de segunda mano. El carácter de las mismas incluye fuentes de recopilación histórica, informes técnicos y fuentes de carácter visual (planos, mapas y fotografías).

Por otra parte, la evidencia arqueológica proviene de una excavación de rescate realizada en Septiembre de 2002, en un domicilio particular ubicado en el barrio de Flores, en la Avenida Nazca 313. Actualmente, este domicilio tiene una actividad comercial. Por este motivo la excavación se realizó en un fin de semana, momento en el cual el local no se encontraba abierto al público. Por este carácter de urgencia, es que lo consideramos un trabajo de rescate.

La excavación se originó al ceder el piso de baldosas que había sido construido en 1906. De esta manera, podemos afirmar que el material hallado por debajo de dicho piso es anterior a ese año. Mediante el análisis de los planos y las escrituras de la vivienda, establecimos que la construcción de este piso se vincula a la habilitación de este sector como carnicería.

La evidencia arqueológica resultante de la mencionada excavación, se presenta como un ejemplo ilustrativo de los cambios ocurridos en el barrio de Flores, que junto con el análisis de las fuentes escritas permiten discutir los aspectos relevantes a este tema.

Análisis de fuentes escritas

A partir del análisis de las fuentes escritas podemos aproximarnos a la historia del barrio de San José de Flores y cómo éste se vio afectado por la llegada de medios de transporte que comunicaban al pueblo con la ciudad a una velocidad creciente.

Si nos remontamos a los orígenes hispánicos del lugar donde hoy se ubica el barrio de Flores, con la llegada de Garay en 1580 se repartieron terrenos, teniendo como límite, los mismos, los bañados del Riachuelo. Según Natalio Pisano (1976) una mañana se libró una batalla, "verdadera carnicería" (1976: 10) contra los indios en las afueras de la

ciudad. A raíz de lo cual este lugar pasó a conocerse como los pagos de la Matanza. Estos pagos ocupaban lo que actualmente son los barrios de Almagro, Caballito, Parque Chacabuco, Nueva Pompeya, Villa Soldati, Flores, Floresta, Lugano, Liniers y Mataderos; y los actuales partidos bonaerenses de La Matanza, Morón y Merlo.

Hacia 1609, el señor Mateo Leal de Ayala, un ganadero proveniente de Perú, quien llegó a ejercer el gobierno de Buenos Aires, poseía las tierras que más tarde conformarían el pueblo, y que aún pertenecían a los pagos de la Matanza. Luego de diversas herencias, adquisiciones y ventas, este terreno se integró de baldíos y chacras. En 1801, el dueño de estas tierras, don Juan Diego Flores, testamentó su voluntad de que allí se formara un pueblo. El 31 de Mayo de 1806 se erigió formalmente el curato de San José. Dos años después, don Antonio Millán, albacea testamentario de don Juan Diego, es designado por el hijo de éste, Ramón, para cumplir con su deseo. Se trazó un sencillo plano, dividiendo el suelo en solares junto al Camino Real (actual Avenida Rivadavia), por el que ya se circulaba hacia el oeste y el norte del país (Pisano, 1976). Trazaron manzanas de 120 m de frente, con 16 lotes cada una y se destinó la manzana frente a la iglesia para la realización de la plaza del futuro pueblo (Cunietti- Ferrando, 1977).

Sin embargo, no fue sino hasta 1810 que comenzó el gran auge de venta de éstas tierras (luego de la revolución de Mayo), cuando 30 personas compraron lotes a un valor promedio de 30 pesos cada uno. El 3 de Agosto de ese mismo año el Cabildo de Buenos Aires consideró que el nuevo pueblo debía ser tomado como parte constitutiva de la ciudad. De esta manera, las direcciones de sus calles debieron seguir la grilla de la ciudad de Buenos Aires, con el fin de que con el tiempo se enlacen.

El 1 de Diciembre de 1811, el Cabildo declaró al pueblo de San José de Flores como Partido (Pisano, 1976), separándolo de los pagos de la Matanza, con la designación, como autoridades, de Alcaldes de la Hermandad (Cunietti- Ferrando, 1977). El nuevo Partido se constituyó, aunque con límites aún imprecisos (Pisano, 1976).

En 1815 los habitantes del partido de San José de Flores no llegaban al millar, eran 993 (Cunietti- Ferrando 1977: 32). Muchas de las primeras compras de terrenos fueron especulativas. Un ejemplo de ello fue la realizada por Juan José Paso (secretario de la Primera Junta de Gobierno) hacia 1820, donde no se edificó hasta 1850 (Cunietti- Ferrando, 1977).

Hasta 1830 el desarrollo del pueblo fue lento, pero ya contaba con un Juez de Paz (autoridad máxima del pueblo) y dos colegios. Las quintas comenzaban a alternar con casas de descanso de la elite porteña. Después de dicha fecha, a mediados del siglo XIX, los progresos se hicieron más efectivos y se produjo un "despegue" de Flores. Esto se manifiesta en el aumento poblacional, que hacia 1852 superaba las 5 500 almas, y la edificación de mansiones señoriales y diversos acontecimientos políticos de trascendencia nacional, como la promulgación de la Constitución en 1853 y la firma del Pacto de San José de Flores en 1859. No obstante, no todo era comodidad, cuando llovía, las calles, de trazado impreciso, se transformaban en lodazales, las reses faenadas en la periferia del barrio inficionaban el ambiente y algunos saladeros y curtiembres contrastaban con las vistosas mansiones (Pisano, 1976).

La ubicación del pueblo era estratégica. Atravesado por el Camino Real, se convertía en una parada obligada de carretas y yuntas de bueyes en su viaje entre Buenos Aires y

Luján. Otra de las rutas importantes que comunicaban a Flores con la ciudad de Buenos Aires era el llamado camino de Gauna (actual Avenida Gaona). Las dos vías eran la salida comercial de la provincia y por lo tanto eran una prioridad para los gobiernos provinciales, ya que estas se deterioraban muy rápidamente. En 1857 se comenzó a cobrar peaje por la utilización del camino de Gauna. Desde ese año se hicieron varias concesiones sobre el camino Real y el de Gauna pero ninguno perduró ni logró mejoras cualitativas (Cunietti- Ferrando, 1977). Recién cuando la empresa Caminos de Flores y Gauna Sociedad Anónima se hizo cargo de la concesión en 1869, se iniciaron las obras de empedrado del camino Real y el mejoramiento del camino de Gauna. Hacia 1870 las obras estaban finalizadas. Este proyecto dio un enorme empuje al comercio de San José de Flores (Cunietti- Ferrando, 1977). Más tarde, a raíz del cobro de peajes en estas arterias se generó un conflicto de la empresa con los usuarios (Informe relativo a los peajes cobrados en el camino de Flores y Gauna, 1888; Solicitud de conferencia relativa a los derechos sobre el Camino de Flores y Gauna, 1888).

En 1854 se reunieron en San José de Flores el juez de paz y los miembros de la municipalidad del partido con los comisionados de la empresa ferroviaria con motivo de decidir que camino debían seguir las vías. Se llegó a la conclusión de que el camino del ferrocarril estuviese lo más cerca posible del camino principal, a una distancia de una cuadra y media. Se resolvió además que los comisionados acompañados por el juez de paz visitaran a cada uno de los propietarios de tierras con el objetivo de convencerlos de que donaran parte de las mismas a la empresa, en torno a donde se ubicarían las vías. Luego de arduas negociaciones se logró el objetivo (Romero, 1941).

En 1855 llegaron al puerto de Buenos Aires dos locomotoras, tres vagones de pasajeros, doce vagones de carga y los rieles. El servicio fue inaugurado oficialmente recién el 29 de Agosto de 1857, con una gran fiesta y conmocionando a todo el pueblo, tanto de Flores como de la ciudad de Buenos Aires. Muy pronto el tren fue el paseo preferido de la elite porteña. En el comienzo fueron sólo dos estaciones en el Partido de San José de Flores: Flores y Floresta, esta última terminal del ferrocarril. En una segunda etapa se inauguraron las estaciones Caballito y Almagro.

La primera estación de Flores estaba ubicada entre las actuales calles Caracas y Gavilán. Medía 18 metros de largo por 4 de ancho y recién en 1863 fue ubicada en su solar actual (Cunietti- Ferrando, 1977) entre Artigas y Bolivia.

Mientras tanto el Ferrocarril del Oeste siguió con su expansión. En Septiembre de 1858 los rieles llegaban hasta Ramos Mejía y en 1859 a Morón. En el año 1858 la empresa transportó 185.000 pasajeros y 6740 toneladas de carga lo que dejó un dividendo de 5% a sus accionistas (Cunietti - Ferrando 1977: 140).

Pero no todo eran flores con este nuevo medio de comunicación. Existían quejas de los vecinos que no poseían casas de material, sino ranchos, los cuales tenían techos de paja que muchas veces se quemaban debido a las chispas que se desprendían de las locomotoras (Solicitud de varios vecinos pidiendo se tomen medidas sobre las quemazones producidas por el ferrocarril en las chacras, 1861).

Con la llegada del ferrocarril, familias patricias de la ciudad de Buenos Aires, construyeron sus casas de recreo para descansar del trajín de la "Gran Ciudad". Lo característico y único de estas construcciones es que poseían galerías dirigidas hacia las vías del tren. Se

había convertido en una verdadera moda sentarse en el jardín a tomar el té y a ver pasar la novedad y progreso que representaba el ferrocarril, lo cual era todo un espectáculo.

El auge de veraneantes permitió la construcción del grandioso Hotel Anglo- Argentino en 1873. En ese mismo año fue inaugurado el Teatro Flores, ubicado donde se encontraba el cine Pueyrredón, hoy una agencia de carreras hípcas. Éste estuvo catalogado por su importancia como el tercero del país (Cunietti-Ferrando, 1977).

Mientras esto ocurría, la expansión del ferrocarril no cesaba. En 1860 cruzaba el Río las Conchas y llegaba a Moreno (Gran Enciclopedia Argentina, 1957). El ferrocarril fue vendido al gobierno de la provincia en 1863. Sin embargo, esto no frenó la expansión, por el contrario, la aceleró. En 1863 el ferrocarril llegó a Chivilcoy, alcanzando una extensión de 159 Km. (Carlevari, 1996).

En 1868 fue sancionada una ley disponiendo que el ferrocarril se extendiera hasta la cordillera de los Andes. Para 1890 el ferrocarril del Oeste llegaba a la frontera con La Pampa (Trenque Lauquen) y poco tiempo después arribaba a su capital, Santa Rosa, donde se detenía la línea principal del ex ferrocarril Sarmiento. Ese mismo año, el ferrocarril del Oeste era vendido a una compañía británica cuando ya tenía más de 1000 Km. de extensión (Carlevari, 1996).

En el año 1882 se construye la doble vía en el tramo Once - Floresta incrementando notoriamente la frecuencia de los trenes que paraban en San José de Flores. La nueva estación de Flores fue construida en 1886 (aún hoy en uso) con entrada de carruajes y amplio jardín que la conectaba con la plaza (Expediente relativo a la delineación de terrenos para la construcción de la estación de Flores, 1888; Proyecto de empedrado de la estación de Flores a cargo de la empresa de Tramways Anglo-Argentina, 1888). En 1887 se eliminó todo servicio de la estación Almagro (Cunietti- Ferrando, 1977), lo que provocó una mayor rapidez en el servicio.

A fines del siglo XIX, San José de Flores cobraba jerarquía como barrio residencial. La plaza devino en centro de esparcimiento ciudadano. Con su parquización de influencias europeas dejó para siempre de ser un descampado parada de carretas y galeras (Proyecto de tala de árboles en Plaza Flores, 1888). Los faroles de sebo (Proyecto para el impuesto sobre el alumbrado, 1858) que iluminaban la plaza se reemplazaron por los de querosene, y posteriormente por alumbrado a gas. El 28 de Noviembre de 1894 la plaza adquirió su nombre actual: Pueyrredón.

Para esta época se establecen disposiciones municipales sobre urbanismo (Proyecto para el trazado de calles en San José de Flores, 1888), se instala el hospital "San José" (luego suprimido por falta de subvención), se inaugura un nuevo templo sobre la anterior construcción (actualmente Basílica de San José de Flores), también existe un pedido para la instalación de una montaña rusa "igual a la de Recoleta" en al plaza principal del barrio (Solicitud de permiso para instalar una montaña rusa en Plaza Flores, 1888) y se regulariza el servicio de tranvías a caballo. En 1871 don Mariano Billingham había construido la primera línea de tranvías desde Plaza Victoria al pueblo de Flores. Esto aumentó aún más la valorización de los terrenos en el pueblo, de lo que lo había hecho la llegada del ferrocarril. El servicio fue inaugurado oficialmente el 1 de Noviembre con la presencia del presidente de la Nación Domingo Faustino Sarmiento. El diario El Nacional del 2 de Noviembre de 1871 lo describió de la siguiente forma:

"Largo convoy del Tranvía Argentino, un mundo de gente había llegado a Flores en los diversos trenes que habían partido de la estación Parque, al punto de verse poblada la plaza, la estación y las calles circundantes de gente bulliciosa y varias bandas de música..." (en Cunietti-Ferrando, 1977:229).

En 1887 se dio comienzo a la construcción del hipódromo. Éste estaba ubicado en la quinta de Santos Unzué, en la calle de circunvalación norte.

El primer tranvía eléctrico a San José de Flores lo inauguró la empresa La Capital el 2 de Noviembre de 1897 (Cunietti- Ferrando, 1977: 232), luego de haberse adoquinado definitivamente con piedras, traídas desde la Isla Martín García, la Avenida Rivadavia (Expedientes relativos al adoquinado del Camino de Flores, 1888; Expediente relativo a la extracción de pedregullo y barro para el Camino de Flores, a cargo de la Empresa de Tramways Anglo-Argentina, 1888; Expediente relativo a la extracción de arena en los bañados de Flores, 1888).

El partido contaba también con una zona de trabajo. En los límites del pueblo se instalaron variadas industrias (Solicitud de permiso para establecer un matadero de animales vacunos, 1864; Solicitud de permiso para establecer una chanchería, 1858; Solicitud de permiso para establecer una herrería, 1901; Expedientes relativos a la habilitación y construcción de fábricas, 1901), algunas de dudosa condición higiénica (Pisano, 1976).

En 1880, la ciudad de Buenos Aires es declarada Capital de la República Argentina, separándola de la provincia homónima. De esta manera, San José de Flores, como partido, siguió dependiendo de las autoridades provinciales (Pisano, 1976), pero no por mucho tiempo, ya que en 1888 es anexado a la Capital Federal.

A comienzos del siglo XX, se inaugura el alumbrado eléctrico en San José de Flores y en 1903 se instala el Hospital "Teodoro Álvarez". En el año de 1905 se realizó el cambio de nivel de las vías (bajo trinchera) entre las estaciones Once de Septiembre y Caballito (Antecedentes Legales Laudo Arbitral Sobre Verificación de Inventario de Tierras y Cambio Altimétrico de Vías, 1930). Esto trajo aparejado un aumento en el tránsito ferroviario entre Flores y el Centro. Consecuentemente hubo un incremento en el desarrollo comercial, afluencia de gente, e intercambio comunicacional.

En 1913 se inauguraba el primer subterráneo de Latinoamérica y su recorrido era Plaza de Mayo - Estación 11 de Septiembre y aunque se planificó hasta Floresta (Pisano, 1976), esto no se concretó. Un año más tarde llegaba a Primera Junta. Desde ese año hasta 1923 el subte cumplió con servicios especiales a nivel entre Primera Junta y La Floresta con parada en Flores (Vattuone, 1977). Todos estos medios de transporte permitieron un crecimiento acelerado de Flores, que se convertiría en la primera mitad del siglo pasado en uno de los barrios de mayor densidad de Buenos Aires.

Esto también se ve en las estadísticas de tráfico ferroviario. Durante el año 1913-14 el tráfico de Ferrocarriles del Oeste fue aproximadamente:

Cantidad	Detalle	Entrada
400 000 toneladas	Cargas al interior	350 000 £

1 800 000 toneladas	Cargas del interior	800 000 £
9 900 000 pasajeros	Línea suburbana	175 000 £
2 000 000 pasajeros	Línea principal interior	520 000 £
1 850 000 cabezas de ganado, vacunos y caballo		315 000 £

(basado en Lowe Brown, 1919)

El ferrocarril del Oeste, al no tener acceso al puerto, necesitaba la construcción de un túnel que lo vinculara con este. Las obras comenzaron en 1911, y aprovechando las mismas, se comenzó a construir un túnel de pasajeros, de doble vía y 0,35 Km de longitud (sin incluir los 360 metros a cielo abierto), que corre hacia una terminal de intercambio con el subterráneo (Lowe Brown, 1919). El túnel de pasajeros y la estación de trasbordo fue inaugurada en el año 1913 (Diario La Prensa, 1986). En 1916 fue inaugurado el túnel de cargas Once - Puerto Madero (Diario La Prensa, 1986).

La cantidad de pasajeros suburbanos trasladados correspondientes al año 1908 - 1909 fue de 5 millones, y en el año 1916 se incrementó a 9 millones (Lowe Brown 1919).

Esta misma empresa, en el año 1930 pretendió cambiar el nivel de las vías entre las estaciones Caballito y Villa Luro, lo que hubiera beneficiado al barrio de Flores. Pero solicitó que la obra fuera financiada por la Municipalidad, el Estado Nacional y la empresa en partes iguales, porque la ciudad y el país se verían beneficiados con las obras (Antecedentes Legales Laudo Arbitral Sobre Verificación de Inventario de Tierras y Cambio Altimétrico de Vías, 1930). Como la municipalidad se negó a financiar dicha obra esta nunca se concretó.

Otro cambio importante a nivel del transporte se inicia con la creación del colectivo, cuando a un vecino se le ocurre establecer un recorrido fijo para su vehículo de alquiler. El 24 de Septiembre de 1928 se inaugura el primer servicio de Buenos Aires siendo el recorrido desde Rivadavia y Lacarra hasta Primera Junta. Cada coche partía a intervalos de un minuto de cada cabecera (Vattuone, 1977).

Después de 1930, el valor del suelo y la necesidad de aumentar la capacidad habitacional, abren camino a las casas de dos pisos divididas en departamentos. En los treinta años siguientes, la fisonomía del barrio cambió socialmente, ya los antiguos pobladores de elite iban siendo reemplazados, por el aumento de la clase media.

En suma, el ferrocarril del Oeste entre 1857 y 1863 fue construido y explotado por una sociedad anónima de capitales nacionales. Desde 1863 hasta 1890 fue explotado y construido por el Estado provincial y Nacional hasta que en ese año fueran vendidos a una empresa de capitales británicos. En 1947 es reestatizado junto con todas las líneas de ferrocarril de la República. Hay que agregar que para esa fecha el ferrocarril del oeste se encontraba electrificado. Dicha electrificación trajo aparejado un crecimiento exponencial de las personas que se trasladaban de Flores hacia el centro y viceversa (Vattuone, 1977). En 1928 los trenes larga distancia dejaron de detenerse en la estación de Flores. El ferrocarril siguió creciendo en la Argentina hasta el año 1960, momento en el que alcanzó su máxima extensión con 41800 km. de vías. Al final de ese año comienzan a

levantarse varios ramales y comienza una larga agonía del sistema ferroviario (Carlevari, 1996).

A finales del siglo pasado (1994) el servicio ferroviario comienza a privatizarse. La Línea Sarmiento fue privatizada en 1995, y fue distribuida de la siguiente forma: 2922,3 Km. está en manos de Ferroexpreso Pampeano S.A., 428,1 Km. está en manos de la empresa Buenos Aires al Pacífico, 186 Km. en manos de la Unión Ejecutora Provincial Ferrocarriles Provinciales (U.E.P.F.P) y 166 Km. en manos de Trenes de Buenos Aires (TBA) (Carlevari, 1996: 609).

Un dato a tener en cuenta es la cantidad de personas que traslada el ferrocarril en el área metropolitana y como ésta fue disminuyendo con los años. En 1965 trasladaba 497 670 000 pasajeros al año (el 17% de los pasajeros que se movilizaron por vía terrestre), en 1980 trasladaba a 393 670 000 pasajeros por año (el 16% de los pasajeros por vía terrestre), en 1984 trasladaba a 291 000 000 pasajeros por año (el 11% de los pasajeros por vía terrestre) (Carlevari 1993) y en 1994 234 800 000 de pasajeros por año (el 10% de los pasajeros por vía terrestre) (Carlevari, 1996). A esto hay que agregarle que el movimiento de pasajeros por vía terrestre ha disminuido con el correr de los años. En 1994 se movilizaron un 8% menos personas que en 1980 y un 26% que en 1965 a pesar de que la población aumentó (Carlevari, 1996). Esto puede deberse a varios factores, entre ellos el aumento del parque automotor, la aparición de los llamados micros "truchos", el uso de bicicletas, la falta de trabajo, etc.

Análisis de la evidencia Arqueológica

La excavación arqueológica se realizó en el sitio Nazca 313, ubicado en el barrio de San José de Flores en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en Septiembre de 2002. La unidad excavada (cuadrícula 1), cuyas dimensiones fueron de 1 metro por 1 metro, alcanzó los 47 cm. de profundidad. La misma se orientó paralela a la medianera sur del local. La técnica utilizada en la excavación fue decapage, con niveles artificiales de 20 cm. que fueron modificados por el hallazgo de dos ladrillos en un nivel estéril.

En el análisis de los hallazgos el primer paso constó en la división de los materiales en dos grandes grupos: artefactos y ecofactos (Renfrew y Bahn, 1993). Entre los primeros, contamos con metales, vidrios, maderas (transformadas en artefactos), líticos, y cerámicas; y entre los segundos los restos óseos y el carbón.

Análisis Artefactual

Dentro del grupo de los artefactos, la mayor parte de los restos se clasifican como materiales de construcción: baldosas, cerámicos, tejas y ladrillos.

Las baldosas cerámicas se corresponderían tanto por dimensiones como por forma a las utilizadas a finales del siglo XIX en la construcción de pisos. Una de estas se presentaba unida a otra con la argamasa original.

Se halló gran cantidad de fragmentos cerámicos (tipo azulejos). En base a su grosor, pudimos determinar que los mismos eran los utilizados hasta principios del siglo XX principalmente en el revestimiento de cocinas. El uso del grosor como indicador temporal

de la cerámica se debió a la alta fragmentación de la muestra. En general, el tamaño de las mismas no superaba los 5 cm.

El hallazgo de tejas constó de 4 fragmentos. El análisis determinó que dos de los fragmentos pertenecen al tipo denominado teja inglesa, uno al tipo francesa, ya que una de sus caras se presenta esmaltada y una española, de terracota en forma de media caña.

Por su parte, se hallaron gran cantidad de fragmentos de ladrillos (n=425), pero debido a su pequeño tamaño (entre 1 y 4 cm.) la gran mayoría de los fragmentos no resultaron diagnósticos. Los fragmentos superiores a este tamaño pudieron ser identificados: dos de ellos conforman un ladrillo entero, fracturado in situ a los 45 cm. de profundidad cuyas dimensiones son: 33,5 X 14,5 X 6 cm. Otros tres fragmentos ubicados al lado del primer ladrillo, resultaron ser uno de 32 X 15 X 5,5 cm. Esto nos muestra la variabilidad, en cuanto a las dimensiones, de los ladrillos cuando no son de molde. Este tipo de ladrillos de grandes dimensiones representan la segunda mitad del siglo XIX. También se pudo identificar un fragmento de ladrillo de mayor grosor (7,8 cm.) con una de sus superficies alisada, utilizada en el revestimiento de los pisos de las viviendas durante el siglo XIX.

Los líticos hallados son rocas de aplicación en la construcción. Entre ellos se cuenta un fragmento de piedra silíceo negra. Ésta es del mismo tipo que algunas de las baldosas que conforman, entre otras, el piso del sótano de la casa. También se encontró un fragmento de mármol blanco, que bien podría ser utilizado en mesadas, peldaños o descansos de escalera.

Otro material de construcción hallado son las molduras. De éstas se registraron dos fragmentos, ambos realizados en terracota y de estilo italianista que estaban de moda en Buenos Aires hacia fines del siglo XIX. Se recuerda que las molduras son elementos utilizados en la decoración de los frentes de las viviendas.

A una profundidad de 12 cm. se encontraron tres fragmentos de un inodoro de gres. Los mismos remontan. Este es un hallazgo inusual debido al alto costo de este material.

Otro de los hallazgos fue un fragmento de zócalo de madera. De este tipo de material se encontraron también un escarbadietes y dos astillas aserradas. Una de estas astillas presenta marcas de roedor.

Por otra parte, se registraron diez fragmentos de vidrio. Siete de los mismos son curvos (probablemente de botellas y/o frascos), tres de color verde oscuro, uno de marrón oscuro y tres transparentes. Los vidrios restantes, son planos y transparentes (posiblemente vidrios de ventana).

Por último, dentro del grupo de los metales, se recuperaron cinco clavos, un trozo de alambre, un tornillo, un remache tipo vaquero (textil), trocitos de papel metalizado, y una cruz de cobre. Todos estos materiales presentan un alto grado de oxidación, por lo cual uno de los fragmentos no pudo ser identificado y el papel metalizado tiende a desintegrarse. De los clavos hay uno que resalta por encontrarse cortado al bis por la mitad. Sus dimensiones (9cm. de largo x 8mm. de diámetro) también son superiores al resto de los clavos registrados (6 cm. x 0.5 cm. en promedio).

El hallazgo más sorprendente de la excavación probablemente sea un pendiente en forma de cruz patriarcal. Presenta un Cristo, una inscripción que dice "Caravaca", un angelito a cada lado y en el centro, debajo del Cristo, una calavera. En la cara posterior, presenta una pequeña Virgen.

La investigación realizada nos condujo a indagar preliminarmente en los orígenes y simbolismo de este tipo de cruces. Su nombre proviene del pueblo español de Caravaca. En el siglo XIII la orden de los templarios se asentó en esta región para defenderla de los moros. Los templarios originaron el mito de la Cruz de Caravaca. Este tenía como protagonista a un sacerdote que al ser tomado como prisionero por los moros decidió celebrar una misa y al no tener una cruz al momento, dos ángeles bajaron del cielo y se la presentaron. Por eso en la cruz se ubica un angelito a cada costado.

Análisis Ecofactual

La evidencia arqueológica más clara sobre el consumo de recursos faunísticos por parte de las poblaciones humanas proviene principalmente de los restos arqueofaunísticos. Por lo tanto, dentro de los estudios arqueológicos, la zooarqueología es una rama importante para conocer aspectos relevantes de la subsistencia humana en el pasado.

En este caso, la evidencia analizada permitió distinguir algunos taxones consumidos y descartados por el hombre en la vivienda de Nazca 313 entre fines del siglo XIX y principios del XX. Además, se consideraron aspectos relativos a la integridad de la muestra, necesarios para cualquier estudio arqueofaunístico.

Respecto de la metodología utilizada, se siguieron tres pasos principales: la identificación taxonómica y anatómica, la cuantificación, y el análisis de la integridad (Binford, 1981; Lyman, 1994; Mengoni Goñalons 1999).

La unidad mínima de análisis considerada en la muestra fue el espécimen, o sea, cada fragmento óseo detectado. A su vez, cada uno de estos especímenes recuperados fueron asignados a una unidad de análisis mayor: el conjunto arqueofaunístico de Nazca 313 (N 313- c1).

La identificación taxonómica y anatómica se realizó a través de la comparación con colecciones de referencia. Sin embargo, es importante notar que la muestra analizada se encuentra bastante fragmentada, lo que impidió la identificación de una parte importante de la misma. En este sentido, la razón entre los especímenes identificados $n=48$ y la muestra total recuperada $n=185$ registró un índice de 0.25, lo que indica el grado de fragmentación del conjunto.

Para la cuantificación de los especímenes identificados, se utilizó solamente el NISP, la medida más adecuada para el caso de estudio, debido a que el MNI no fue considerado relevante en el análisis de esta muestra, pudiéndose determinar un individuo por especie. El NISP nos permitió caracterizar a través de una primera aproximación distintos taxones y partes esqueléticas consumidos en este sitio. Al respecto, es relevante el análisis de marcas antrópicas, principalmente de corte, y evidencias de aserrado.

Por otra parte, si bien la intervención humana en el conjunto es nuestra principal preocupación, no pueden dejarse de lado cuestiones tafonómicas, en especial las

referidas a presencia de roedores, marcas no antrópicas en los especímenes y estadios de meteorización (Behrensmeyer, 1978). La participación de distintos agentes en la conformación del conjunto afectan la integridad del mismo (*sensu* Binford, 1981). Por lo tanto, fue indispensable reconocer la forma en que cada uno de estos agentes afectó a los especímenes.

La identificación taxonómica permitió distinguir preliminarmente la presencia de especímenes de *Bos taurus* (vaca), ovicápridos, *Gallus sp.* (pollo), aves, y roedores especialmente. Como es de notar, la identificación varió desde un alto grado de determinación taxonómica (e.g. *Bos taurus*) a un bajo grado (e.g. aves).

El NISP determinó una mayor presencia de roedores pequeños sobre otros taxones 45.83%, aunque la presencia de ovicápridos también fue importante 29.16%. Por su parte, el hallazgo de especímenes de *Bos taurus* no es nada despreciable 14.58%, mientras que las aves, incluido *Gallus sp.* apenas superan el 8%. Es de esperar que los pequeños fragmentos no identificados n=132, ampliaran la muestra de algunos de estos taxones o incluyan otros no registrados.

De los taxones identificados, es claro que los vacunos y los ovicápridos habrían aportado la mayor cantidad de proteína animal necesaria para la subsistencia humana. Además, las evidencias antrópicas se encuentran especialmente sobre estos especímenes, entre ellas, las marcas de corte y el aserrado. Las marcas de corte registradas sobre el total de la muestra recuperada llegan a casi un 4%, mientras que si consideramos solo las que se hallan en la muestra identificada se llega al 10.41% del total NISP. Algo similar sucede con la presencia de aserrado, ya que si se lo considera sobre el total recuperado n=185, esta evidencia supera el 4%, mientras que si se considera sobre el total NISP se eleva a 10.41%. El aserrado se detectó sobre especímenes de *Bos taurus* y las marcas de corte tanto en estos como en los ovicápridos. Esto demostraría que el procesamiento se vincula con la reducción de las partes para facilitar su consumo (Weissel *et al.* 2000). También existen evidencias de cinco especímenes termoalterados, lo que es muy poco si se toma el total de la muestra.

Las partes esqueléticas más representadas en estos taxones son los cuerpos de vértebras, las costillas, y los huesos largos (tibia y metapodio especialmente). Estos elementos son ricos en carne (vértebras y costillas) y médula (huesos largos), pudiendo ser los preferidos para el consumo humano.

Por otra parte, el consumo de pollo (*Gallus sp.*) pudo haber tenido un rol importante en la dieta, pero la escasez de especímenes hallados de este taxón, y mas aún, sin marcas antrópicas claras, impiden discutir este aspecto.

La alta presencia de roedores pequeños, los taxones predominantes en NISP, se explicaría por cuestiones tafonómicas. Probablemente hayan muerto naturalmente en este sector de la vivienda, y algunos de ellos hayan atacado los restos de vaca y ovicápridos, tal como lo demuestra la presencia de marcas de roedores. Esto nos lleva directamente a la cuestión de la integridad (*sensu* Binford, 1981). Al respecto, podemos decir que si bien las marcas de roedores y también de carnívoros no son abundantes, tampoco pueden ser pasadas por alto. Más bien, estas marcas y la alta presencia de roedores tafonómicos, bajarían la integridad del conjunto. Sin embargo, está claro que el agente humano fue el principal hacedor del mismo, específicamente a través del descarte de los restos óseos

consumidos. A estos indicadores deben agregarse los resultados de la meteorización, los cuales permitieron caracterizar la existencia mayoritaria de especímenes en estadios 0-1 (más del 70%).

La información relevada en este análisis, si bien necesita ampliarse, muestra una primera aproximación sobre el consumo de recursos faunísticos y la formación del registro arqueofaunístico en una vivienda particular del barrio de Flores.

Por otra parte, si bien no se analizó su composición, es oportuno señalar que se hallaron restos de carbón vegetal y mineral.

Tabla 1: NISP del conjunto arqueofaunístico N 313-c 1

TAXON	NISP	%
<i>Rodentia</i>	22	45.83
Ovicapridos	14	29.16
<i>Bos taurus</i>	7	14.58
<i>Gallus sp.</i>	2	4.16
<i>Avis</i>	2	4.16
Bivalvo (de mar)	1	2.08

Tabla 2: Marcas de corte del conjunto arqueofaunístico N 313-c 1

	TOTAL RECUPERADO %	TOTAL NISP %
MARCAS DE CORTE	3.78	10.41

Nota: Se calculan los especímenes con marcas de corte en el total recuperado n=185 y los correspondientes al NISP n=48.

Tabla 3: Aserrado en el conjunto arqueofaunístico N 313-c 1

	TOTAL RECUPERADO %	TOTAL NISP %
ASERRADO	4.32	10.41

Nota: Se calculan los especímenes con aserrado en el total recuperado n=185 y los correspondientes al NISP n=48

Tabla 4: Marcas no antrópicas en el conjunto arqueofaunístico N 313-c 1

MARCAS NO ANTROPICAS	TOTAL RECUPERADO %	TOTAL NISP %
Roedores	2.70	6.25
Carnívoros	1.62	6.25

Nota: Se calculan los especímenes con marcas no antrópicas en el total recuperado n=185 y los correspondientes al NISP n=48.

Tabla 5: Estadios de meteorización del conjunto arqueofaunístico N 313-c 1

ESTADIOS DE METEORIZACION	%
0	30.76
1	43.07
2	21.53
Mas de 2	4.61

Discusión y Conclusiones

Teniendo en cuenta las fuentes escritas y la evidencia arqueológica, consideramos que ocurrieron fuertes cambios económicos, sociales, espaciales y culturales en la historia del barrio de Flores relacionados a la llegada y expansión del ferrocarril.

Flores era un pueblo de la Provincia de Buenos Aires, dedicado a la agricultura y la ganadería, y un paso obligado en el camino al interior del país, que con la llegada del ferrocarril fortaleció su crecimiento y desarrollo en cuanto al comercio y al valor de las tierras (Cunietti- Ferrando, 1977). También influyó en la distribución espacial de las viviendas, ya que no solo era importante ubicarse a la vera del camino real sino la última moda indicaba construir las casas de veraneo de la elite al costado de las vías del tren para observar el fantástico espectáculo que significaba su paso.

Si bien destacamos el rol del ferrocarril en el crecimiento y desarrollo de Flores, no se puede soslayar la importancia del tranvía, que ya en 1871 unía Flores con Plaza Victoria, actualmente Plaza de Mayo, por un menor precio (Cunietti- Ferrando, 1977).

Cabe destacar que para esos momentos se terminó de empedrar el Camino Real (actual Rivadavia), lo que dio más impulso a las comunicaciones, al comercio y a las construcciones.

En 1905 se realizó la primer gran obra de los ferrocarriles en la Argentina con el cambio de nivel de las vías (bajo trinchera), entre las estaciones Once y Caballito, y se construyeron cuatro vías para poder absorber el gran tránsito ferroviario que existía entre Flores y el centro de la ciudad.

Todos estos cambios, implicaron un gran aumento demográfico y comercial. Para abastecer la demanda de bienes y servicios por parte de la creciente población, se incrementaron los pedidos de habilitación de comercios (Expedientes relativos a la habilitación y construcción de carpinterías, 1901; Expedientes relativos a la habilitación y construcción de fábricas, 1901; Expedientes relativos a la habilitación y construcción de depósitos de herramientas y materiales, 1901; Solicitud de permiso para establecer una herrería, 1901; Solicitud de permiso para establecer una zapatería, 1901), y especialmente en el rubro alimentos (Expedientes relativos a la habilitación y construcción de carnicerías, 1901; Expedientes relativos a la habilitación y construcción de depósitos de alimentos, 1901; Expedientes relativos a la habilitación y construcción de lecherías, 1901; Solicitud de permiso para establecer una licorería, 1901).

Un claro ejemplo de esto, se registra en Nazca 313 con la construcción de una carnicería en 1906. El piso de esta construcción, al ceder, permitió la realización de la excavación de rescate y la recolección de materiales anteriores a dicho año. La alta densidad y variedad de elementos arqueológicos hallados, su estado de fragmentación, y la muy alta presencia de roedores tafonómicos, nos permiten estimar que el sitio excavado correspondería a depositación de basura doméstica. El consumo de vacunos y oviscápidos, la presencia de carbón y la alta frecuencia de objetos cotidianos, son indicadores de una utilización residencial del espacio. Además, en el año 1960, al realizarse una reforma de la casa fue hallado en la parte central del patio de la misma un pozo de aljibe de 18 m. de profundidad (Martina Curotto, com. pers.).

A partir de los datos provenientes de las fuentes escritas y arqueológicas, y del análisis de esta información, pudimos tener una primera aproximación a algunos aspectos de la vida cotidiana en Flores y los cambios que se sucedieron, especialmente en relación al ferrocarril. Un estudio que se encargue de revalorizar la historia de todos los días, es necesario para comenzar a aproximarse al conocimiento de los cambios que hacen a la identidad del barrio de San José de Flores.

Agradecimientos

A Martina Curotto, dueña de la casa excavada. A Sebastián y Adrián Camino. A Luna y Facundo. Al Museo Ferroviario. A la gente de la Facultad de Veterinaria de la UBA. Al

Archivo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires. A Flavia, por su hospitalidad y a Ana.

Bibliografía

Antecedentes Legales Laudo Arbitral Sobre Verificación de Inventario de Tierras y Cambio Altimétrico de Vías, Año 1930. 1930. Libro 638 EFEA, Buenos Aires.

Aslan, L.; I. Joselevich; G. Novoa; D. Saiegh y A. Santaló. 1988. *Flores 1808- 1960.* Buenos Aires, Inventario de patrimonio Urbano.

Behrensmeyer, A. 1978. Taphonomic and ecological information from bone weathering. En *Paleobiology* 4:150-162.

Binford, L. 1981. *Bones: Ancient men and modern myths.* Academic Press, New York.

Carlevari, I. 1993. La Argentina. Estructura Humana y Económica Ed. Macchi Bs. As.

Carlevari, I. 1996. La Argentina. Estructura Humana y Económica Ed. Macchi Bs. As.

Celaya, C. 2001. Más verde para unir la ciudad. En *Suplemento de Arquitectura, ingeniería, planeamiento y diseño.* *Diario Clarín*, lunes 3 de Septiembre de 2001, pp. 4-5. Buenos Aires.

Cunietti- Ferrando, A. 1977. *San José de Flores. El pueblo y el partido (1580-1880).* Buenos Aires, Junta de Estudios Históricos de San José de Flores.

Diario La Prensa. 1986. El túnel de Once a Puerto Madero. En *Diario La Prensa*, 4 de julio de 1986, Sección Cartas de lectores, Buenos Aires. Carpeta 689 EHF. EFEA, Buenos Aires.

Diario La Razón. 2003. Las obras de la línea H de subte ya llegaron hasta Plaza Once .En *Diario La Razón*, Viernes 27 de junio de 2003.p16, Buenos Aires.

Expediente relativo a la delineación de terrenos para la construcción de la estación de Flores. 1888.I 133-20/33 SP. L.217 11912-Jul-2HD. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Expedientes relativos al adoquinado del Camino de Flores. 1888. I 197-14/160 OP. L.14 20854-Dic-28Y; 17329-Oct-26I; 20191-Oct-10O; 19796-Oct-3I. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Expediente relativo a la extracción de arena en los bañados de Flores. 1888. I 197-149/160 OP. L.149 2437-Feb-15E. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Expediente relativo a la extracción de pedregullo y barro para el Camino de Flores, a cargo de la Empresa de Tramways Anglo-Argentina. 1888. I 197-14/160 OP. L.14 16811-Oct-18l. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Expedientes relativos a la habilitación y construcción de carnicerías. 1901.L.39-1901-EC: 28516-S; L.38-1901-EC: 17808-L; 2071-Z. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Expedientes relativos a la habilitación y construcción de carpinterías. 1901.L.39-1901-EC: 15809-C; L.41-1901-EC: 13412-L; 13776-L; 11951-R; L.44-1901-EC: 3023-S; 9030-C. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Expedientes relativos a la habilitación y construcción de depósitos de alimentos. 1901.L.39-1901-EC: 9115-C; 29842-C; 18862-C. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Expedientes relativos a la habilitación y construcción de depósitos de herramientas y materiales. 1901.L.39-1901-EC: 9533-C; 14966-N; 17950-T L.40-1901-EC: 3694-B; 12064-C. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Expedientes relativos a la habilitación y construcción de fábricas. 1901.L.42-1901-EC: 2871-A; 14244-M; 28549-D. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Expedientes relativos a la habilitación y construcción de lecherías. 1901.L.42-1901-EC: 6970; L.41-1901-EC: 13733-C; L.40-1901-EC: 17016-C. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Gambier, M. 2003. Luces y seguridad para la plaza Flores. En *Diario La Nación*, sábado 2 de agosto de 2003, año 134 N°47345, p.19, Buenos Aires.

Gran Enciclopedia Argentina.1957. Tomo III. D. A. De Santillán compilador, Buenos Aires.

Informe relativo a los peajes cobrados en el camino de Flores y Gauna. 1888 I 197-14/160 OP. L.14 7712-Mar-9S. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Lowe Brown, W. 1919. *Los túneles del Ferrocarril del Oeste. Bajo la Ciudad de Buenos Aires.* Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Año IV N°8, Buenos Aires.

Lyman, M. 1994. *Vertebrate Taphonomy.* Cambridge University Press, Cambridge.

Mengoni Goñalons, G. 1999. *Cazadores de Guanacos de la estepa patagónica.* Sociedad Argentina de Antropología. Buenos Aires.

Pisano, N. 1976. *Breve historia de San José de Flores.* Buenos Aires, Ediciones de la Junta de Estudios Históricos de San José de Flores. Publicación N° 48, Buenos Aires.

Renfrew, C. y P. Bahn, 1993 *Arqueología. Teorías, Métodos y Prácticas.* Editorial Akal, Madrid.

Proyecto de empedrado de la estación de Flores a cargo de la empresa de Tramways Anglo-Argentina. 1888. I 133-20/33 SP. L.217 20435-Abr-13Y. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Proyecto de tala de árboles en Plaza Flores. 1888. I 197-149/16 OP. L.149 18373-Sep-13P. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Proyecto para el impuesto sobre el alumbrado. 1858. I 2-1/24 Flores L.5 N° 20. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Proyecto para el trazado de calles en San José de Flores. 1888. I 197-14/160 OP. L.14 20621-Nov-15B. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Romero, E. 1941. *Comunicaciones.* Municipalidad de Buenos Aires, Buenos Aires

Rocha, L. 2003. Agregan dos estaciones a la línea B de subterráneos. En *Diario La Nación*, domingo 3 de agosto de 2003, año 134, N°47346, Buenos Aires.

Solicitud de conferencia relativa a los derechos sobre el Camino de Flores y Gauna. 1888. I 197-14/160 OP. L.14 6598-Abr-23S. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Solicitud de permiso para instalar una montaña rusa en Plaza Flores. 1888. I 197-149/160 OP. L.149 14079-Nov-3Z. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Solicitud de permiso para establecer una chanchería. 1858. I 2-1/24 Flores. L.5 N° 35. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Solicitud de permiso para establecer una herrería. 1901.L.44-1901-EC: 20564. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Solicitud de permiso para establecer una licorería. 1901.L.40-1901-EC: 19340-S. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Solicitud de permiso para establecer una zapatería. 1901.L.39-1901-EC: 28889-C. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Solicitud de permiso para establecer un matadero de animales vacunos. 1864. I 2-3/24 Flores. L.11 N° 10. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Solicitud de varios vecinos pidiendo se tomen medidas sobre las quemazones producidas por el ferrocarril en las chacras. 1861. I 2-2/26 Flores. L.8 N°9. Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Vattuone, E. 1977. *El barrio de Floresta. Reminiscencias de su pasado.* Buenos Aires, Serie cuadernos de Buenos Aires (XLVII) Municipalidad de Buenos Aires.

Weissel, M., A. Zarankin, H. Paradela, M. Cardillo, M. Biancchi Vilelli, M. Morales, S. Guillermo y M. Gómez. 2000. *Arqueología de rescate en el Banco Central de la República*

Argentina. Dirección General de Publicaciones del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires.